

Nivel de agresión en conductores de transporte público del distrito de Chiclayo

Leticia Ruiz Silva *

Nayr Suárez Padilla **

Universidad Privada Juan Mejía Baca

Recibido: 12 de marzo de 2017

Aceptado: 4 de abril de 2017

Cómo citar este artículo: Ruiz, L. & Suárez, N. (2017). Nivel de agresión en conductores de transporte público del distrito de Chiclayo. *Revista Paian*, 8(1), 15 - 28.

PALABRAS CLAVE

Conductores, agresión, transporte público.

RESUMEN

El objetivo de la presente investigación fue determinar el nivel de agresión en conductores de transporte público del distrito de Chiclayo. Se evaluó una muestra de 100 individuos de edades comprendidas entre los 21 a 70 años. Se utilizó el cuestionario de agresión de Buss y Perry. La prevalencia total de nivel alto de agresión fue de 25%. El rango de 21 a 31 años de edad presenta la mayor prevalencia del nivel alto en agresión física, agresión verbal, ira y hostilidad. Según el tiempo laborado, el rango de 3 a 16 años presenta mayor presencia del nivel alto de agresión en todas sus dimensiones. Según educación, los participantes que tienen estudios universitarios poseen mayor predominio del nivel bajo en las dimensiones de agresión. Se concluye que el nivel de agresión tiende a disminuir con la edad y los años de trabajo.

*Egresada de la EAP de Psicología de la Universidad Privada Juan Mejía Baca. Chiclayo, Perú. leticiaruizsilva@gmail.com

**Adscrita a la EAP de Psicología de la Universidad Privada Juan Mejía Baca. Chiclayo, Perú. ps.nayr@gmail.com



KEYWORDS

Drivers, aggression, public transport

ABSTRACT

The objective of the present investigation was to determine the level of aggression in drivers of public transport of the district of Chiclayo. A sample of 100 individuals aged between 21 and 70 years was evaluated. The Buss and Perry aggression questionnaire was used. The total prevalence of high level of aggression was 25%. The range from 21 to 31 years of age presents the highest prevalence of high level in physical aggression, verbal aggression, anger and hostility. According to the time worked, the range of 3 to 16 years presents greater presence of the high level of aggression in all its dimensions. According to education, the participants with secondary have higher prevalence of the high level in the dimensions of aggression. It is concluded that the level of aggression tends to decrease with age and years of work.

La agresión en el transporte público, al igual que los accidentes de tránsito es uno de los problemas de mayor incidencia en el país, sólo es superado por la violencia delincuencia, por lo que la agresión en las carreteras es un fenómeno social mundial (Gutiérrez, Sierra y Alfaro, 2008). En los últimos años se ha evidenciado mayor agresión física y verbal constituyéndose en un importante problema de salud pública, siendo la agresión uno de los factores asociados a los accidentes de tránsito (Organización Mundial de la Salud, 2013).

La agresión puede configurarse como termómetro social e indicador de calidad de vida y que, junto con los accidentes de tránsito, ocasionan más de la mitad de las muertes traumáticas por factores sociales en América Latina (Morales, Alfaro, y Gálvez, 2010). Actualmente el Perú se ha visto invadido por una sobrepoblación de su parque automotor trayendo como consecuencia la saturación de las vías de comunicación terrestre con un incremento vehicular gigantesco en los últimos años (Ministerio de Transporte y Comunicaciones, 2015). A nivel nacional las infracciones cursadas por la Policía Nacional del Perú por tocar la bocina innecesariamente llega a 197,569 y en Lambayeque es el 4% de dicho total; el no presentar documento de identificación vehicular 145,224 del cual Lambayeque es el 6% del total de infracciones; 137,294 por imprudencia del conductor donde Lambayeque tiene el 5% de infracciones; 259,62 por desobedecer las indicaciones de los efectivos de la Policía Nacional (control de tránsito), circular en forma desordenada 183,98 en ambos casos Lambayeque tiene el 3% de las infracciones; no respetar los límites de velocidad 392.6 y Lambayeque tiene el 3% de estas infracciones.

Desde 1990 hasta el año 2013 los accidentes de tránsito en el Perú lleva como acumulado 1.6 millones de accidentes, en síntesis podemos observar anualmente hasta el año 2013 que los accidentes viales se deben al exceso de velocidad con 294,67 infracciones, imprudencia del conductor con 251,34 infracciones, desacato y señal de tránsito 2004 infracciones y ebriedad del conductor 9660 infracciones, cifras alarmantes que van en aumento cada año. (Consejo nacional de seguridad vial, 2015).

Buss en 1961, manifiesta que “la agresión es una reacción que descarga estímulos nocivos sobre otro organismo; teniendo en cuenta que la agresión o conducta agresiva es una acción externa, abierta, objetiva y observable” (p.14). Siendo necesario definir la conducción agresiva, como la acción de conducir un vehículo a motor poniendo en peligro o con probabilidad de poner en peligro a personas o propiedades, entre las acciones que caracterizan este tipo de conducción, se han señalado el exceso de velocidad, el zigzaguar, adelantamientos inseguros, no guardar las distancias de seguridad, obstruir a otros vehículos, el abuso verbal, entre otros (Gutiérrez, et. al, 2008).

En la ciudad Chiclayo es evidente la agresión y el caos vehicular que se genera a diario en el transporte público constituyendo uno de los contextos de mayor agresión del país. Reflejándose en el maltrato entre conductores y de éstos hacia los peatones y pasajeros, sobre todo en las horas de elevado congestionamiento vehicular, como las siete de la mañana, una de la tarde y siete de la noche; este problema se ha incrementado durante los últimos cinco años (Varillas, 2015).

De acuerdo a la estadística oficial del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el parque automotor en Lambayeque creció de 35 mil unidades en el año 2000 a 45 mil en el 2010, siendo el incremento más alto registrado en comparación con regiones colindantes como Tumbes, Piura, Cajamarca y Ancash; cabe señalar que en el análisis del flujo de circulación vial se reportan dentro de las principales avenidas de Chiclayo, para cuyo entendimiento es necesario saber que la norma regula únicamente el tránsito de mil 800 vehículos por hora en una avenida. Sin embargo, la estadística demuestra que en la avenida Sáenz Peña circulan dos mil 68 unidades motorizadas por hora; en la avenida Antonio Raimondi, dos mil 214; en la avenida Miguel Grau, mil 987; en la avenida Oriente, dos mil 648; en el primer tramo de la avenida Leguía, tres mil 14, mientras que en el segundo tramo de la avenida José Leonardo Ortiz circulan dos mil 911 vehículos lo cual hace evidente el exceso (Borja, 2011).

Siendo la agresión un problema común que observamos en la realidad chiclayana mostrándose en las relaciones interpersonales, lo que puede repercutir en el equilibrio de la salud mental de las personas, y dado que la agresividad es más evidente en los conductores de transporte urbano evidenciándose en el trato comunicativo con el colectivo, donde no existe el ser asertivo y empático, es relevante estudiar esta problemática (Chocrón, Capote, López, Sánchez, y Capote 2000).

Observando la problemática de agresión que existe en los conductores de las diversas rutas de transporte público del distrito de Chiclayo, y evidenciándose ante informes periodísticos, cuadros estadísticos la incidencia de faltas graves al reglamento de tránsito y al nuevo código procesal penal, reflejado en numerosas multas y cárcel; donde, la mayoría de conductas agresivas en la conducción son generadas por el propio humor y reacciones del conductor cuando se encuentra manejando un vehículo (Lellis, 2008) se originó el planteamiento del siguiente problema, ¿Cuál es el nivel de agresión en los conductores de transporte público, de una línea de combis del distrito de Chiclayo?. Siendo el objetivo determinar el nivel de agresión general y en las dimensiones de agresividad física, verbal, ira y hostilidad en conductores de transporte público del distrito de Chiclayo.

MÉTODO

Diseño

Este estudio responde a un diseño no experimental ya que se elaboró sin la manipulación alguna de la variable, observándose los hechos tal y como se presentaron en su contexto real y en un tiempo determinado. Descriptiva pues describe de modo sistemático las características de la población, o área de interés. Transversal dado que se recogió la información objeto de estudio por una única vez y en un tiempo establecido. Prospectiva porque hechos actuales (Hernández, Fernández y Baptista, 2010).

Participantes

La población de este estudio estuvo constituida por 100 conductores del transporte público, pertenecientes a una línea de combis del área metropolitana de la ciudad de Chiclayo. Cabe señalar que la muestra fue no probabilística de tipo intencional. Todos los evaluados fueron hombres con rango de edad entre los 21 años y los 70 años de edad.

Instrumentos

Se utilizó el Cuestionario de Agresión (AQ) de Buss y Perry adaptado en Perú por Matalinares, Yaringaño, Uceda, Fernández, Huari, Campos y Villavicencio (2012). Este instrumento es una medida de autoinforme, permite valorar la agresión en forma general y en cuatro dimensiones (agresividad física, agresividad verbal, ira y hostilidad). Utiliza una escala de respuesta de 5 puntos (desde Completamente falso para mí hasta Completamente verdadero para mí). En la presente investigación se realizó la adaptación para una población adulta de edades comprendidas entre los 21 y 70 años. Los resultados del proceso de adaptación mostraron adecuadas propiedades psicométricas, evidenciado un Alfa de Cronbach superior a 0.71.

Procedimiento

Para llevar a cabo el presente estudio se realizó los siguientes pasos: Adaptación del instrumento el cuestionario de agresión de Buss y Perry estandarizado en Perú por Matalinares et al (2012). Se solicitó el permiso para la aplicación del instrumento, se estableció el cronograma de recolección de datos, además se le informó a la población sobre la investigación, firmando el consentimiento informado, los instrumentos fueron aplicados individualmente, se utilizó como herramienta el software Excel versión 10 y SPSS versión 20. Se cumplió con los principios éticos de confidencialidad y de libre participación en la investigación.

RESULTADOS

Respecto al nivel general de agresión el 56% de los conductores de transporte público, se ubican en un nivel promedio, seguido de un nivel alto (25%) y finalmente el nivel bajo (19%).

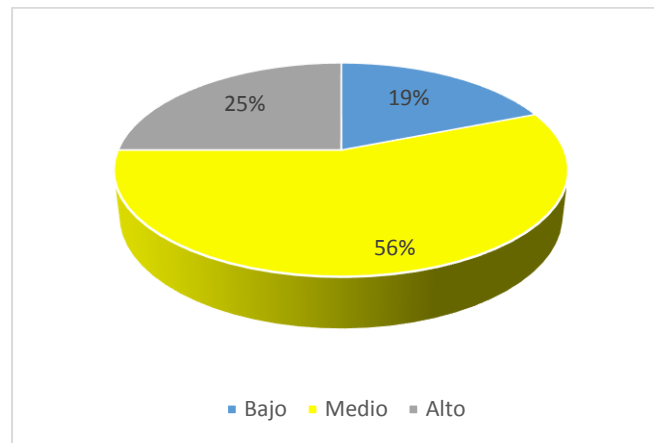


Figura 1. Nivel de agresión en los conductores de transporte público

En la tabla 1 se puede observar los niveles de agresión según edad, encontrando respecto a la agresión física, predominancia del nivel alto en las edades comprendidas entre los 21 y 31 años, a diferencia del rango de 32 a 49 años donde prevalece el nivel medio, del mismo modo en el rango de 50 a 67 años predomina el nivel medio. En agresión verbal entre los 21 y 31 años de edad prevalece el nivel medio, del mismo modo en el rango de 32 a 49 años resalta el nivel medio, sin embargo entre los 50 y 67 años predomina el nivel bajo. En ira entre los 21 y 31 y de de 32 a 49 años de edad prevalece el nivel alto, en los rangos de 50 a 67 años predomina el mismo bajo. En relación a hostilidad en todos los rangos de edad mencionados prevalecen e nivel medio.

Tabla 1

Nivel de agresión en los conductores de transporte público según edad

Edad	Agresión física							
	Bajo		Medio		Alto		Total	
	F	%	F	%	F	%	F	%
23 - 31 años	1	1.00%	11	11.00%	14	14.00%	26	26.00%
32 - 49 años	8	8.00%	22	22.00%	17	17.00%	47	47.00%
50 - 67 años	7	7.00%	15	15.00%	5	5.00%	27	27.00%
Edad	Agresión verbal							
	Bajo		Medio		Alto		Total	
	F	%	F	%	F	%	F	%
23 - 31 años	8	8.00%	12	12.00%	6	6.00%	26	26.00%
32 - 49 años	16	16.00%	22	22.00%	9	9.00%	47	47.00%
50 - 67 años	13	13.00%	8	8.00%	6	6.00%	27	27.00%
Edad	Ira							
	Bajo		Medio		Alto		Total	
	F	%	F	%	F	%	F	%
23 - 31 años	6	6.00%	8	8.00%	12	12.00%	26	26.00%
32 - 49 años	8	8.00%	17	17.00%	22	22.00%	47	47.00%
50 - 67 años	7	7.00%	17	17.00%	3	3.00%	27	27.00%
Edad	Hostilidad							
	Bajo		Medio		Alto		Total	
	F	%	F	%	F	%	F	%
23 - 31 años	9	9.00%	12	12.00%	5	5.00%	26	26.00%
32 - 49 años	15	15.00%	24	24.00%	8	8.00%	47	47.00%
50 - 67 años	10	10.00%	13	13.00%	4	4.00%	27	27.00%

En la tabla 2 se puede observar los niveles de agresión según años de trabajo, encontrando respecto a la *agresión física* que los conductores que poseen entre 2 meses a 2 años laborando se ubican en un nivel medio. Los del rango de 3 a 16 años se ubican en un nivel alto, sin embargo los que presentan entre 17 a 40 años de trabajo se ubican en el nivel medio. En relación con la *agresión verbal*, los conductores que poseen entre 2 meses a 2 años sobresale el nivel medio, en los que presentan 3 a 16 años resalta el nivel medio, a diferencia de los que llevan 17 a 40 años de trabajo en quienes predomina el nivel bajo. En lo concerniente a *ira*, los conductores que tienen entre 2 meses a 2 años de trabajo sobresale el nivel alto al igual que los que poseen 3 a 16 años de trabajo, sin embargo en los que tienen entre 17 a 40 años prevalece el nivel medio. Respecto a *hostilidad* los que poseen de 2 meses a 2 años, al igual de los que presentan de 3 a 16 años de trabajo se ubican en un nivel medio, a diferencia de quienes llevan trabajando entre 17 a 40 años en quienes resalta el nivel bajo.

Tabla 2

Nivel de agresión en los conductores de transporte público según el tiempo laboral

Edad	Agresión física							
	Bajo		Medio		Alto		Total	
	F	%	F	%	F	%	F	%
2 meses a 2 años	1	1.00%	16	16.00%	12	12.00%	29	29.00%
3 - 16 años	9	9.00%	16	16.00%	20	20.00%	45	45.00%
17 - 40 años	6	6.00%	16	16.00%	4	4.00%	26	26.00%
Edad	Agresión verbal							
	Bajo		Medio		Alto		Total	
	F	%	F	%	F	%	F	%
2 meses a 2 años	7	7.00%	15	15.00%	7	7.00%	29	29.00%
3 - 16 años	18	18.00%	19	19.00%	8	8.00%	45	45.00%
17 - 40 años	12	12.00%	8	8.00%	6	6.00%	26	26.00%
Edad	Ira							
	Bajo		Medio		Alto		Total	
	F	%	F	%	F	%	F	%
2 meses a 2 años	6	6.00%	9	9.00%	14	14.00%	29	29.00%
3 - 16 años	7	7.00%	18	18.00%	20	20.00%	45	45.00%
17 - 40 años	8	8.00%	15	15.00%	3	3.00%	26	26.00%
Edad	Hostilidad							
	Bajo		Medio		Alto		Total	
	F	%	F	%	F	%	F	%
2 meses a 2 años	8	8.00%	17	17.00%	4	4.00%	29	29.00%
3 - 16 años	15	15.00%	23	23.00%	7	7.00%	45	45.00%
17 - 40 años	11	11.00%	9	9.00%	6	6.00%	26	26.00%

En la tabla 3 se puede observar los niveles de agresión según grado de instrucción, encontrando respecto a la *agresión física* que los conductores que poseen educación básica, técnica y universitaria principalmente se ubican en el nivel medio. En relación a la *agresión verbal* en los conductores que poseen educación básica y técnica resalta el nivel medio, a diferencia de los que presentan estudios universitarios en los cuales sobresale el nivel bajo. Respecto a *ira* en los tres niveles de instrucción prevalece el nivel medio. En lo concerniente a *hostilidad* los que presentan educación básica y técnica sobresalen en el nivel medio a diferencia de los que tienen educación universitaria en quienes prevalece el nivel bajo.

Tabla 3

Nivel de agresión en los conductores de transporte público según el grado de instrucción

Grado de instrucción	Agresión física					
	Bajo		Medio		Alto	
	F	%	F	%	F	%
Básica	12	12.00%	35	35.00%	26	26.00%
Técnico	2	2.00%	10	10.00%	9	9.00%
Universitario	2	2.00%	3	3.00%	1	1.00%
Grado de instrucción	Agresión verbal					
	Bajo		Medio		Alto	
	F	%	F	%	F	%
Básica	28	28.00%	28	28.00%	17	17.00%
Técnico	5	5.00%	12	12.00%	4	4.00%
Universitario	4	4.00%	2	2.00%	0	0.00%
Grado de instrucción	Ira					
	Bajo		Medio		Alto	
	F	%	F	%	F	%
Básica	17	17.00%	29	29.00%	27	27.00%
Técnico	2	2.00%	10	10.00%	9	9.00%
Universitario	2	2.00%	3	3.00%	1	1.00%
Grado de instrucción	Hostilidad					
	Bajo		Medio		Alto	
	F	%	F	%	F	%
Básica	26	26.00%	39	39.00%	8	8.00%
Técnico	5	5.00%	8	8.00%	8	8.00%
Universitario	3	3.00%	2	2.00%	1	1.00%

DISCUSIÓN

En la presente investigación se planteó analizar la agresión de los conductores del transporte público según variables sociodemográficas como lo son edad, tiempo laboral y nivel de instrucción.

Se evidencia que prevalece el nivel medio de agresión general con un 56%, seguido de un 25% con un nivel alto (figura 1). Es decir en los conductores existe la tendencia a realizar actos que generan daños y ofenden a otras personas, los cuales pueden ser realizarse mediante insultos o comentarios hirientes, o bien físicamente (Anderson y Bushman, 2002),

Para dar una explicación sobre el nivel medio y alto de agresión que presenta la población en estudio, se recurre a la teoría del aprendizaje social, propuesta por Bandura, quien considera que el comportamiento agresivo es el resultado de un aprendizaje por observación e imitación y que ciertos comportamientos agresivos están recompensados socialmente. Si observamos que una persona se mueve con fluidez entre la congestión del tráfico cerrando a otros, uno puede verse inclinado a imitar esa conducta con el fin de alcanzar su destino más rápidamente, tal como apuntamos en el tema del aprendizaje observacional, podemos considerar la conducción agresiva como una norma de nuestra cultura que adquirimos desde la infancia como pasajeros en los

vehículos de nuestros padres y que más tarde es reforzada por los medios de comunicación, esto quiere decir que las personas aprendemos cuándo y cómo comportarnos agresivamente a través de nuestra experiencia y de la observación de modelos sociales, manteniéndose por los refuerzos que las personas obtenemos de la utilización de la agresión según Toledo (2006).

Los resultados indican que el porcentaje de agresión en los conductores es de 56 % ubicándose en un nivel medio. Este estudio coincide con lo encontrado por Fierro, Gómez y Álvarez (2010) en el cual concluyen que el 31,1% de los conductores refirió haber vivido alguna situación de agresividad vial y el 26.8% en más de una ocasión.

Según la edad y el tipo de agresión, se observa en los conductores en agresión física predomina el nivel alto entre los 21 a 31 años, en agresión verbal prevalece el nivel bajo entre los 50 a 67 años, en ira prevalece un nivel alto entre los 21 a 31 con un 12 % y de 32 a 49 años con un 22%, en hostilidad impera el nivel medio en todos los rangos (Tabla 1).

Los conductores jóvenes llevan a cabo la expresión de agresión física e ira en la conducción vial, cuando se encuentran de mal humor, encolerizados con otro conductor o circulan con prisa, siendo más propensos a la irritabilidad y reaccionar de modo más agresivo que aquellos conductores de mayor edad, estas reacciones que experimentan se debe a la poca tolerancia en dichos conductores debido a la inmadurez psicobiológica donde algunas capacidades fisiológicas, emocionales y cognitivas de los jóvenes conductores no están todavía totalmente desarrollados, limitando sus habilidades y capacidades en la conducción, demostrando así una conducta temeraria y agresiva (Alonso, Esteban, Calatayu, Montoro y Alamar, 2002).

Los resultados obtenidos según edad, comprendidos entre 21 a 31 años se ubican en un nivel alto en agresión física e ira, este estudio coincide con Gutiérrez, Sierra y Alfaro (2008) afirmando que a menor edad más agresividad, sin embargo, cabe señalar que entre los 50 a 67 años de edad presentan niveles medios en hostilidad, agresión física e ira mientras que en agresión verbal se encuentra en un nivel bajo estos resultados coinciden con los estudios de Gutiérrez, Sierra y Alfaro (2008) y Fierro, Gómez y Álvarez (2010) llegando a la conclusión que a mayor edad menor agresividad; defiriendo esta investigación con Esquivias y Tello (1999) al concluir que las personas con mayor edad presentan actitudes más hostiles. Así mismo los conductores los conductores mayores (edad media = 54 años) dieron puntuaciones más altas que los jóvenes en el factor de “peligro percibido” en estas situaciones, es decir, los conductores mayores consideraron las escenas como más peligrosas que los jóvenes, con un riesgo percibido de accidente más alto y un potencial mayor respecto a la gravedad de las consecuencias de tal accidente (Egea, 2006).

Según el tipo de agresión y el tiempo laboral, encontrando que respecto a la *agresión física*, los conductores que poseen entre los 3 a 16 años laborando se ubican en un nivel alto con un 20 %, En relación con la *agresión verbal*, los conductores que poseen entre los 17 a 40 años de trabajo en quienes predomina el nivel bajo con un 12%, En lo concerniente a *ira*, los conductores que tienen entre 2 meses a 2 años de trabajo sobresale el nivel alto con un 14% al igual que los que poseen 3 a

16 años de trabajo con un 20%, Respecto a *hostilidad* los que poseen entre 17 a 40 años laborando en quienes resalta el nivel bajo con un 11% (Tabla 2).

A menor experiencia en la conducción la exposición relacionada con la condiciones frustrantes del tráfico y el menosprecio de otros conductores podría realmente aumentar la probabilidad de que un conductor llegue a enojarse en el tráfico adoptando conductas de agresión física e ira, Los jóvenes noveles con menor experiencia vial subestiman los riesgos y sobre estiman sus propias habilidades, considerando en muy alto grado que tienen mejores aptitudes al conducir que otros conductores, sin embargo la frustración generada por la congestión de tráfico entre otros, podría disminuir realmente con el tiempo adquiriendo mayor experiencia al conducir es decir van aprendiendo a afrontar la congestión cambiando su estilo de conducción, planificándolo y ahorrando así más tiempo para su trayecto (Alonso, Esteban, Calatayud, Montoro y Alamar, 2004).

De acuerdo con las variables sociodemográficas, se observa que la edad y la experiencia laboral se relacionan con la frecuencia y la gravedad de los accidentes (López y Osca, 2007). Muchas investigaciones muestran precisamente que el comportamiento de los conductores va variando en la medida en que van adquiriendo experiencia. Así, la mayoría de los conductores expertos y de edad madura ya han aprendido que la mejor manera de evitar accidentes es teniendo tiempo de sobra (Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito, 2015).

Los resultados según el tiempo laboral muestran que los conductores correspondientes al rango entre 2 meses a 2 años presentan nivel alto ira. Este estudio coincide con lo encontrado por Ponce, Bulnes, Aliaga, Delgado, y Solís (2006) concluyendo que en los conductores viales predomina en tipo N (conducta manifiesta desajustada de alto riesgo y peligrosa) y de lo hallado por Gutiérrez, Sierra y Alfaro (2008) quienes encontraron que los conductores con menos años de experiencia en la conducción, presentan mayores niveles de expresión de conductas agresivas. Sin embargo en este estudio presenta nivel alto en agresión física e ira entre los 3 a 16 años defiriendo con Ponce, Bulnes, Aliaga, Delgado, y Solís (2006) concluyendo que el tiempo laboral de 11 a 15 años predomina un equilibrio entre el tipo S y N. Asimismo, los conductores correspondientes al rango entre 17 a 40 años de tiempo laboral, presentan niveles bajos en agresión verbal y hostilidad mientras que en agresión física e ira se ubican en el nivel medio. Estos resultados coinciden con lo encontrado por Ponce, Bulnes, Aliaga, Delgado, y Solís (2006), concluyendo que a mayor tiempo en la conducción van mejorando gradualmente los estilos de comportamiento en contextos de tráfico, predominando en los choferes que manejan de 16- 20 y de 21 o más años a estos conductores les llamo tipo S (sujetos seguros, responsables, precavidos, tipo ideal).

En las agresiones físicas e ira, es donde se producen los mayores índices de accidentes mortales; los mismos estudios muestran que dichos accidentes se producen, por ingesta de alcohol o drogas, establecer competitividad con otro u otros conductores, lo que nos lleva a pensar que los accidentes están más en función de su modo de vida que en el dominio y conocimientos del vehículo en sí (Toledo, 2006).

Respecto al nivel de instrucción, se evidencia que en los universitarios destaca el nivel bajo en agresión verbal con un 4% y hostilidad con un 3%, mientras que educación básica prevalece el nivel medio bajo en agresión verbal con un 28% a diferencia del técnico que impera el nivel medio alto en hostilidad con un 8%, y en agresión física e ira prevalece el nivel medio en universitarios, técnicos y básico (tabla 3).

Los resultados según el nivel de instrucción indican, que en universitarios destaca el nivel bajo en agresión verbal y hostilidad, en básica predomina el nivel medio bajo en agresión verbal, imperando en el técnico un nivel medio alto en hostilidad, mientras que en agresión física e ira prevalece el nivel medio en universitarios, técnicos y educación básica. Este estudio difiere de lo hallado por Fierro, Gómez y Álvarez (2010) donde concluyen que la agresividad vial es mayor en los conductores que tienen estudios universitarios, así mismo Gutiérrez, Sierra y Alfaro (2008) concluyen que a menor nivel de instrucción presentan mayor agresividad al conducir. Igualmente Ponce (2015) difiere con este estudio al concluir que los conductores con nivel primario revelan valores altos en todos los indicadores es decir a menor nivel de instrucción mayor agresividad. Difiriendo incluso Esquivias y Tello (1999) al concluir que los conductores con mayor de nivel de instrucción presentan mayor hostilidad.

Debemos inculcar la educación vial y educar en valores de respeto, de tolerancia a la frustración, en asertividad, empatía y autocontrol es la clave para desarrollar la conducta prosocial, debiéndose comenzar desde la infancia, a través de diversas campañas psicoeducativas con la intención de provocar la reflexión y promover actitudes de mayor responsabilidad en la carretera.

Ante los resultados es necesario reforzar aun con perseverancia la buena conducción vial integrando a las diversas instituciones de la comunidad (educativo, gubernamental, policial y familiar), sin olvidar las consecuencias que acarrea como son los accidentes de tránsito y su elevado costo social, debido a que nos encontramos propensos al incremento de esta cifra lo que conllevaría un caos dentro de la sociedad.

CONCLUSIONES

- El 56% de la población encuestada se encuentra en un nivel promedio de agresión general, seguido de un 25% de nivel alto de agresión.
- Según el tipo de agresión y la edad, entre los 21 a 31 años predomina el nivel alto de agresión física, entre los 50 a 67 años prevalece el nivel bajo de agresión verbal, en ira prevalece el nivel alto entre los 21 a 31 y de 32 a 49 años, en hostilidad impera el nivel medio en todos los rangos.
- Según el tipo de agresión y el tiempo laboral, respecto a la agresión física, los conductores que poseen entre los 3 a 16 años laborando se ubican en un nivel alto, En relación con la agresión verbal, en los conductores que poseen entre los 17 a 40 años de trabajo predomina el nivel bajo, En lo concerniente a ira, los conductores que tienen entre 2 meses a 2 años de trabajo sobresale el nivel alto, de igual forma los que poseen 3 a 16 años de trabajo.

Respecto a hostilidad los conductores que poseen entre 17 a 40 años se ubican en un nivel bajo.

- Según el tipo de agresión y el nivel de instrucción, en universitarios destaca el nivel bajo en agresión verbal y hostilidad, en instrucción básica predomina el nivel medio bajo en agresión verbal y en técnico impera el nivel medio alto en hostilidad, mientras que en agresión verbal e ira prevalece el nivel medio en universitarios, técnicos y educación básica.

REFERENCIAS

- Alonso, F., Esteban, C., Calatayu, C. Montoro, L., Alamar, B. (2002). Agresividad al volante. Recuperado de <file:///C:/Users/Usuario/Downloads/La%20agresividad%20en%20la%20conduccion.%20Una%20visio-n%20a%20partir%20de%20las%20investigaciones%20internacionales.pdf>
- Alonso, F., Esteban, C., Calatayud, C. Montoro, L. y Alamar, B. (2004). Los Jóvenes en el Tráfico. Recuperado de: http://www.attitudes.org/wp-content/download/cuadernos_de_reflexion/05_Los_jovenes_en_el_trafico_Circunstancias_culturales_%20sociales_y_psicologicas.pdf
- Anderson, C. And Bushman B. (2002). Human Aggression. *Psychol* 53. Recuperado de <http://public.psych.iastate.edu/caa/abstracts/2000-2004/02ab.pdf>
- Bernal, C. (2006). Metodología de la investigación. Recuperado de: <https://es.scribd.com/doc/244389257/Metodologia-de-la-investigacion-Cesar-Bernal-pdf>
- Borja, M. (16 de setiembre del 2011). Problemas y Carencias de la Ciudad: Chiclayo: Una Mirada a su Infraestructura. *Seminario expresión*. Recuperado de <http://www.semanarioexpresion.com/Presentacion/noticia1.php?noticia=2314&edicionbuscada=732>
- Buss, A. (1961). *Psicología de la agresión*. Buenos Aires, Argentina: Troquel.
- Chocrón, E., Capote, E., López, P., Sánchez Ch. y Capote, J. (2000). Determinar el índice de agresividad en los conductores de autobuses intraurbanos por medio de la aplicación de la prueba psicodiagnostico miokinético. Valencia – Venezuela. *3deter*. Recuperado de <http://servicio.bc.uc.edu.ve/fcs/vol4n2/3deter.pdf>
- Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (2015). Libro del nuevo conductor. Recuperado de: <https://www.conaset.cl/wp-content/uploads/2015/05/libro-del-nuevo-conductor-7-04.pdf>
- Consejo nacional de seguridad vial (2015). Plan nacional de seguridad vial 2015- 2024. Recuperado de <https://www.mtc.gob.pe/cnsv/documentos/Propuesta%202015-2024.pdf>
- Egea, A. (2006). Cognición y Psicología Aplicada a la conducción de vehículos. Recuperado de: <http://www.um.es/docencia/agustinr/pca/textos/cogniconduc.pdf>
- Esquivias, A. y Tello, C.(1999). *Estudio exploratorio de la expresión de la hostilidad y cólera en conductores de transporte público urbano en Lima Metropolitana*. (Tesis de pregrado). UNIFE, Lima, Perú. Recuperado de <http://biblio.unife.edu.pe/wxis->

php/call.php?count=25&database=%2Ftesis&namebase=Tesis&reverse=On&search%5B%5D=ang%E9lica&task=Buscar

- Fierro, I. Gómez, T y Álvarez, F. (2010, 16 de febrero). Agresividad vial en la población general. *Scielo*. 24(5). Recuperado: <http://scielo.isciii.es/pdf/gsv24n5/breve1.pdf>
- Gutiérrez, R., Sierra, C., y Alfaro, O. (2008, 17 de agosto). Agresividad al Volante en el Transporte Público De San Salvador: Estudio De Factores Asociados. *Researchgate*. Recuperado de: https://www.researchgate.net/publication/247151764_AGRESIVIDAD_AL_VOLANTE_EN_EL_TRANSPORTE_PUBLICO_DE_SAN_SALVADOR_ESTUDIO_DE_FACTORES_A_SOCIADOS
- Hernández, R., Fernández, C. y Baptista, P. (2010) *Metodología de la investigación*. Recuperado de https://www.esup.edu.pe/descargas/dep_investigacion/Metodologia%20de%20la%20investigacion%20de%20Edici%C3%B3n.pdf
- Lellis, L. (2008). Informe Final Integrador sobre Prevención de Accidentes de Tránsito. Recuperado de <http://www.altillo.com/examenes/uba/psicologia/saludpub/saludpub2008tpfinaltransito.asp>
- López, B. y Osca, A. (2007). Factores explicativos de la accidentalidad en jóvenes: Un análisis de la investigación. *Revista de estudios de juventud*. Recuperado de: http://www.injuve.es/sites/default/files/revista%2079_5.pdf
- Matalinares, M., Yaringaño J., Uceda J., Fernández A., Huari T., Campos G. y Villavicencio N. (2012). *Estudio Psicométrico de la versión española del cuestionario de Agresión de Buss y Perry*. *IIPS*, 15(01), pp. 140 – 161. Recuperado de http://sisbib.unmsm.edu.pe/BVRevistas/Investigacion_Psicologia/v15_n1/pdf/a9v15n1.pdf
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2015). *Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito Decreto Supremo N° 016-2009-Mtc*. Recuperado de http://www.sutran.gob.pe/wp-content/uploads/2015/08/D_-NRO_016-2009-MTC_AL_05.05.14.pdf
- Morales, M., Alfaro, D. y Gálvez, W. (2010). Aspectos psicosociales y accidentes en el transporte terrestre. *Rev Perú Med Exp Salud Pública*. Recuperado de: <http://www.scielosp.org/pdf/rpmesp/v27n2/a17v27n2.pdf>
- Organización mundial de la salud (2013). Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013. Recuperado de: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/report/summary_es.pdf
- Ponce, C. (2015, junio). Dimensiones Sintomáticas Psicopatológicas en Conductores de Lima Metropolitana. *Scielo Perú*. 21(1). Recuperado de: http://www.scielo.org.pe/scielo.php?pid=S1729-48272015000100014&script=sci_arttext
- Ponce, C., Bulnes, M., Aliaga, J., Delgado, E. y Solís, R. (2006). Estudio psicológico sobre los patrones de conducta en contexto de tráfico, en grupos de automovilistas particulares y profesionales de Lima Metropolitana. *IIPSI*. Recuperado de: [file:///C:/Users/Usuario/Downloads/Dialnet-EstudioPsicologicoSobreLosPatronesDeConductaEnCont-2337967%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/Usuario/Downloads/Dialnet-EstudioPsicologicoSobreLosPatronesDeConductaEnCont-2337967%20(1).pdf)

Toledo, F. (2006). *Manual de Prevención de Accidentes de Tráfico en el Ámbito Laboral In-Itinere y En Misión*. Recuperado de [http://www.croem.es/Web20/CROEMPrevencionRiesgos.nsf/E1E157127BDFE426C125781500597406/\\$FILE/MANUAL%20PREVENCION%20TRAFICO%20CROEM-INTRAS.pdf](http://www.croem.es/Web20/CROEMPrevencionRiesgos.nsf/E1E157127BDFE426C125781500597406/$FILE/MANUAL%20PREVENCION%20TRAFICO%20CROEM-INTRAS.pdf)

Varillas, E. (21 de agosto del 2015). Chiclayo: Más de 1.5 millones por cobrar en papeletas de tránsito. *Correo*. Recuperado de <http://diariocorreo.pe/edicion/lambayeque/chiclayo-mas-de-1-5-millones-por-cobrar-en-papeletas-de-transito-611824/>